

INT-CL (IPC): B60R016/02

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 982194A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The control method has the auxiliary electrical loads (1,2) divided into different priority groups and further divided via defined control algorithms, with operation of the loads by evaluation of the operating requirements. The electrical loads within at least one group can be operated via a pulse width modulation control, with time offset operation of at least 2 loads, so that one load is switched on during the intervals when the other load is switched off.

USE - The control method is used for electrical loads within an automobile, e.g. seat heating elements, electric windows, air-conditioning and central locking devices.

ADVANTAGE - The control method is used for providing optimum travel comfort of the automobile under all operating conditions.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows a schematic representation of the switching sequence for a pair of electrical loads.

Electrical loads 1,2

CHOSEN- Dwg.1/1
DRAWING:

TITLE- PRIORITY CONTROL METHOD AUTOMOBILE AUXILIARY ELECTRIC LOAD SEAT
TERMS: HEAT ELEMENT ELECTRIC WINDOW AIR CONDITION CENTRAL LOCK DEVICE
LOAD DIVIDE PRIORITY GROUP OPERATE CONTROL ALGORITHM

DERWENT-CLASS: Q17 X22

EPI-CODES: X22-D01; X22-H01; X22-X10;

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2000-146127



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 0 982 194 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
01.03.2000 Patentblatt 2000/09

(51) Int. Cl.⁷: B60R 16/02

(21) Anmeldenummer: 99114186.2

(22) Anmeldetag: 21.07.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder:
Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

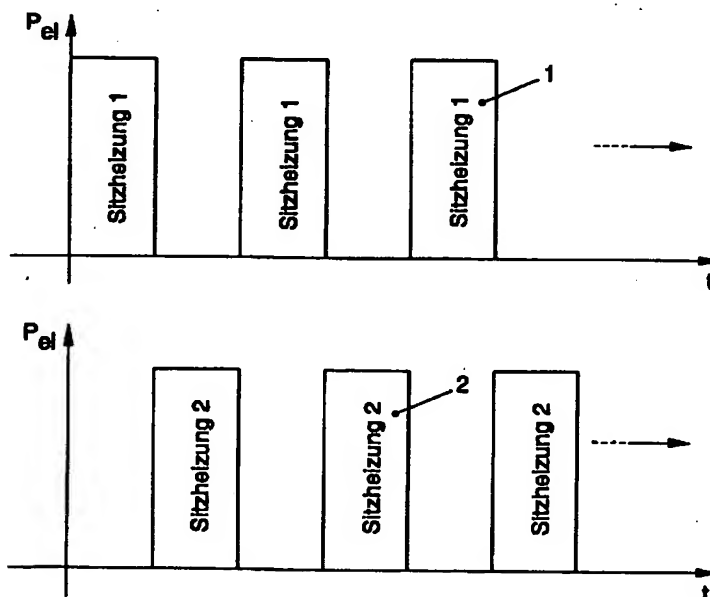
(72) Erfinder:
• Rech, Bernd, Dr.-Ing.
38473 Tiddische-Holtlingen (DE)
• Bäker, Bernard
70180 Stuttgart (DE)

(30) Priorität: 22.08.1998 DE 19838248

(54) **Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher (1, 2) in einem Bordnetz eines Kraftfahrzeuges, bei dem die Verbraucher (1, 2) in Gruppen verschiedener Prioritäten eingeteilt sind. Angesichts dieses Standes der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher in einem Bordnetz zu schaffen, mit dem unter allen Betriebsbedingungen des Kraftfahrzeuges der bestmögliche Fahrkomfort gewährleistet wird.

Erfindungsgemäß ist vorgesehen, daß die Verbraucher (1, 2) zusätzlich nach festgelegten Steueralgorithmen eingeteilt werden und die Ansteuerung der elektrischen Verbraucher (1, 2) nach einer Bewertung der Schaltungsanforderung übergeordneter Verbraucher und Freigabe der Ansteuerung entsprechend der festgelegten Steueralgorithmen erfolgt.



EP 0 982 194 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher in einem Bordnetz eines Kraftfahrzeuges, bei dem die Verbraucher in Gruppen verschiedener Prioritäten eingeteilt werden.

[0002] Kraftfahrzeuge enthalten eine Vielzahl elektrischer Verbraucher, die entweder für den Betrieb des Kraftfahrzeuges unerlässlich sind, oder die zeitweilig betrieben werden müssen, wie das beispielsweise bei der Beleuchtungseinrichtung der Fall ist. Auch enthalten Kraftfahrzeuge viele elektrische Verbraucher, die der Komfortverbesserung dienen, wie elektrische Sitzheizungen, Fensterheber, Klimaanlage, Zentralverriegelung usw. Da alle diese Verbraucher ihre Energie nur aus dem Bordnetz beziehen können, muß beim Betrieb des Kraftfahrzeuges darauf geachtet werden, daß unter allen Betriebszuständen nur so viel Energie verbraucht wird, wie durch die Bordstromversorgung zur Verfügung gestellt werden kann. Dabei wird im allgemeinen davon ausgegangen, daß eine vorübergehende oder kurzzeitige Überlastung hingenommen werden kann. Ein solcher Fall kann beispielsweise eintreten, wenn während des Anlaufvorganges des Motors bei tiefen Außentemperaturen gleichzeitig die Beleuchtungseinrichtung in Betrieb ist.

[0003] Auch wenn im Regelfall nicht alle Verbraucher zeitgleich betrieben werden, kann es dennoch zu einer erheblichen Belastung des Bordnetzes kommen. Um zeitweilig oder auf Dauer eine Entlastung des Bordnetzes zu erreichen, sind verschiedene Lösungen und Lösungsansätze bekanntgeworden.

[0004] Eine derartige Lösung geht aus der DE 195 18 306 A1 hervor, in der eine Vorrichtung durch Steuerung einer Anzahl von untereinander kommunizierenden Aktuatoren eines Systems beschrieben wird. In dieser Druckschrift wird vorgeschlagen, eine Reduzierung des Gesamtsummenstromes dadurch zu erreichen, daß miteinander kommunizierende Aktuatoren zeitlich aufeinanderfolgend angesteuert werden. Entsprechend der in dieser Druckschrift beschriebenen Lösung werden hierzu die Zustandsinformationen von Signalgebereinheiten an Steuereinheiten und/oder die Steuersignale den Aktuatoren zeitlich versetzt zugeführt, wodurch eine zeitlich versetzte Ansteuerung der Stellelemente realisiert und damit eine Reduzierung des Gesamtstromes erreicht wird. Eine derartige Lösung kann beispielsweise für ein Zentralverriegelungssystem für Kraftfahrzeuge eingesetzt werden.

[0005] Eine andere Möglichkeit zur Reduzierung des Energieverbrauches besteht darin, einzelne elektrische Verbraucher im Kraftfahrzeug mit Hilfe von pulsweitenmodulierten Signalen (PWM-Ansteuerung) anzusteuern. Durch die Größe der Tastlücken zwischen einzelnen Signalen läßt sich der Betrag der Leistungsreduzierung durch eine Steuereinheit regulieren. Grundsätzlich können nahezu alle elektrischen Verbraucher im Kraftfahrzeug mit Hilfe pulsweitenmodulierter Signale angesteuert werden. Beispielsweise kann durch eine derartige Ansteuerung die Leistung der Sitz- oder Scheibenheizung zeitweilig oder auf Dauer reduziert werden, oder es ist möglich, konventionelle 12 V-Komponenten auch bei einer höheren Bordnetzspannung zu betreiben.

[0006] Die Verwendung pulsweitenmodulierter Signale zur Ansteuerung von Stellelementen im Kraftfahrzeug wird beispielsweise in der DE 42 18 541 A1 beschrieben.

[0007] Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Belastung des Bordnetzes besteht auch darin, während des Betriebes von elektrischen Verbrauchern mit hohem Leistungsbedarf gleichzeitig andere für den jeweiligen Betriebszustand des Kraftfahrzeuges nicht notwendige Verbraucher abzuschalten oder zumindest deren Leistungsaufnahme durch Taktung mit pulsweitenmodulierten Signalen zu reduzieren. Hierzu wird in der DE 39 36 638 C1 vorgeschlagen, die Verbraucher in Gruppen zu unterteilen und die Verbraucher dieser einzelnen Gruppen in Abhängigkeit des Ladezustandes der Batterie abzuschalten oder diesen Verbrauchern der jeweiligen Gruppe nur eine reduzierte Leistung zur Verfügung zu stellen.

[0008] Damit läßt sich eine weitgehende Sicherung der elektrischen Energieversorgung für die für den sicheren Betrieb eines Kraftfahrzeuges notwendigen elektrischen Verbraucher gewährleisten. Ansonsten wirkt sich die hier beschriebene Lösung jedoch negativ auf den Fahrkomfort aus, da hier eine Optimierung der Zuschaltung der Anzahl der dem Fahrkomfort dienenden Verbraucher nicht möglich ist, da die Sicherung der elektrischen Energieversorgung den Vorrang hat.

[0009] Angesichts dieses Standes der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher in einem Bordnetz zu schaffen, mit dem unter allen Betriebsbedingungen des Kraftfahrzeuges der bestmögliche Fahrkomfort gewährleistet wird.

[0010] Die Aufgabe wird gelöst durch die Merkmale des Patentanspruchs 1. Vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen sind in den Unteransprüchen dargestellt.

[0011] Erfindungsgemäß ist vorgesehen, daß die Verbraucher zusätzlich nach festgelegten Steueralgorithmen eingeteilt werden und die Ansteuerung der elektrischen Verbraucher nach einer Bewertung der Schaltungsanforderung übergeordneter Verbraucher und Freigabe der Ansteuerung entsprechend der festgelegten Steueralgorithmen erfolgt.

[0012] Mit diesem Verfahren wird ein neuartiges Bordnetzkonzept geschaffen, das die separate Steuerung und Überwachung der dezentralen im Fahrzeug installierten elektrischen Verbraucher ermöglicht und gleichzeitig beim Betrieb des Kraftfahrzeuges einen maximal möglichen Komfort gewährleistet.

[0013] In einer Fortführung des erfindungsgemäßen Verfahrens können die elektrischen Verbraucher durch pulsweitenmodulierte Ansteuerung (PWM-Ansteuerung) gleichzeitig oder zeitversetzt angesteuert werden, wobei es von

besonderem Vorteil ist, wenn wenigstens zwei elektrische Verbraucher zeitversetzt betrieben werden, indem einer der Verbraucher in der Tastlücke der PWM-Ansteuerung des jeweils anderen elektrischen Verbrauchers angesteuert wird.

[0014] Schließlich sieht eine weitere Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens vor, daß die elektrischen Verbraucher durch die PWM-Ansteuerung zeitgleich mit reduzierter Leistung betrieben werden.

5 [0015] Selbstverständlich ist es auch möglich, die unterschiedlichen Betriebsarten der Ansteuerung der elektrischen Verbraucher auch gleichzeitig für unterschiedliche Strategiegruppen der elektrischen Verbraucher anzuwenden.

[0016] Eine weitere Fortbildung der Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, daß leistungsstarke elektrische Verbraucher zeitlich sequentiell getaktet in den Tastlücken gleichzeitig aktiver Verbraucher geschaltet werden. Damit wird eine Verbesserung der Batteriebilanz und damit eine Optimierung der Wiederstartfähigkeit und der Batterielebensdauer erreicht. Außerdem werden dadurch Spannungseinbrüche im Bordnetz vermieden.

[0017] Diese Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens ist besonders für Heizungen (z. B. Frontscheibenheizung, Heckscheibenheizung, Sitzheizung, Katalysatorheizung) oder auch für die Ansteuerung leistungsstarker elektrischer Antriebe geeignet, falls es sich nicht um sicherheitsrelevante elektrische Verbraucher handelt.

10 [0018] In einer weiteren Fortführung der Erfindung ist vorgesehen, nicht sicherheitsrelevante elektrische Verbraucher, die zeitgleich zu aktivieren sind, zeitversetzt zu schalten. Damit lassen sich Stromspitzen im Bordnetz vermeiden, die infolge von Induktivitäten elektrischer Verbraucher oder des NTC-Verhaltens ohmscher Verbraucher auftreten können. Damit lassen sich ebenfalls die Spannungseinbrüche vermeiden und es wird eine Verbesserung der Batterieladebilanz erreicht.

[0019] Diese Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens ist auf alle nicht sicherheitsrelevanten elektrischen Verbraucher anwendbar, die separat schaltbar sind. Nicht einbezogen werden dürfen sicherheitsrelevante Verbraucher, wie z. B. die Bremsleuchten.

20 [0020] Eine weitere erfindungsgemäße Ausgestaltung des Verfahrens ist dadurch gekennzeichnet, daß die elektrischen Verbraucher fahrzustandsabhängig geschaltet und bei Bedarf zeitweilig oder ständig leistungsreduziert betrieben werden. Damit wird ebenfalls eine Verbesserung der Batterieladebilanz erreicht und Strom- und Spannungsspitzen im Bordnetz vermieden. Damit besteht die Möglichkeit zur bedarfsgerechten Ansteuerung der Verbraucher und damit Strom- und Kraftstoffeinsparung aufgrund des Deaktivierens unnötiger Verbraucher und der Leistungsreduzierung der Verbraucher durch die PWM-Ansteuerung.

[0021] Diese Ausgestaltung der Erfindung kann für alle elektrischen Verbraucher nach den festgelegten Prioritäten und Klassifizierungen angewendet werden.

30 [0022] In weiterer Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens wird die Batterieladebilanz durch Bildung des momentanen Batterieladestromintegrals und Messung der Bordnetzspannung ständig überwacht und die Batteriebelastungs- und Schaltanforderungshistorie im Speicher der Steuereinheit gespeichert. Damit wird einerseits eine Verlängerung der Batterielebensdauer erreicht und andererseits die Wiederstartfähigkeit des Verbrennungsmotors gewährleistet. Extreme Spannungseinbrüche lassen sich somit sofort erkennen, so daß für Notfälle Eingriffsmöglichkeiten festgelegt werden können.

35 [0023] Diese Ausgestaltung der Erfindung ist für elektrische Energiespeicher des Bordnetzes geeignet in dem zur Bestimmung der Batterieladebilanz eine Messung des Batterieladestromes einschließlich des Vorzeichens, der Batteriespannung und der Batterietemperatur erfolgt und zusätzlich eine Protokollierung einer Batteriebelastungs- und Schaltanforderungshistorie erfolgt. Bei Bedarf erfolgt dann eine Abschaltung der Verbraucher nach den durch das erfindungsgemäße Verfahren vorgegebenen intelligenten Lastabwurf-Strategien.

40 [0024] Durch diese Ausgestaltung der Erfindung ist es außerdem möglich, eine Wiederschaltung der elektrischen Verbraucher nach der gespeicherten Schaltanforderungshistorie vorzusehen, falls dies möglich und sinnvoll ist.

[0025] Schließlich ist eine weitere Fortführung der Erfindung dadurch gekennzeichnet, daß bei negativer Batterieladebilanz ein Lastabwurf elektrischer nicht sicherheitsrelevanter Verbraucher entsprechend der festgelegten Klassifizierung und Prioritäten erfolgt, daß zum Ausgleich der negativen Batterieladebilanz bis zu deren Ausgleich eine Anhebung der Leerlaufdrehzahl des Motors vorgenommen wird.

45 [0026] Eine besondere Variante der Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, daß für Situationen mit laufendem und nichtlaufendem Motor kritische Spannungsschwellen der Bordspannung vorgegeben werden, und daß bei Unterschreiten der vorgegebenen Spannungsschwellen während einer vorgegebenen Zeitdauer ein vorübergehender Lastabwurf nicht unbedingt notwendiger Verbraucher nach der vorgegebenen Klassifizierung und Priorität erfolgt.

50 [0027] Durch diese besondere Ausgestaltung der Erfindung wird der Notlaufbetrieb sichergestellt und damit die Betriebssicherheit des Kraftfahrzeuges erhöht.

[0028] Eine besondere Ausgestaltung der Erfindung, die dem erfindungsgemäßen Verfahren überlagert werden kann, besteht darin, daß durch die Stellung des Zündschlüssels übergeordnete Prioritäten vorgegeben werden, wobei in Stellung "0" nur solche Verbraucher betrieben werden, die unmittelbar an die Versorgungsbatterie angeschlossen sind und ständig betrieben werden müssen. In Stellung "I" beispielsweise durch Stecken des Zündschlüssels, wird nur ein Teil der Verbraucher betrieben, wie z. B. das Navigationssystem oder auch das Autoradio. In Stellung "II" werden wie üblich alle Verbraucher betrieben und in Stellung "III" erfolgt ein Kurzzeitbetrieb des Anlassers unter weitgehender

Abschaltung aller übrigen Verbraucher, die nicht sicherheitsrelevant sind, wonach unmittelbar in Stellung "II" zurückgesprungen wird.

[0029] Das erfindungsgemäße Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher soll nachfolgend an einem Ausführungsbeispiel anhand der Einteilung der elektrischen Verbraucher in Strategiegruppen und die Festlegung von Steuer-
5 algorithmen innerhalb der Strategiegruppen anhand einer Übersichtstabelle näher erläutert werden. Darüber hinaus ist in der zugehörigen Zeichnungsfigur ein Impulsdiagramm für die PWM-Ansteuerung beispielsweise von zwei Sitzhei-
zungen dargestellt.

[0030] Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten elektrischen Verbraucher stellen jeweils eine Strategiegruppe dar, für die jeweils Steuerungsstrategien angegeben sind.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

1. Frontscheibenwischer

2. Heckscheibenwischer

- Beachten der Sicherheitsrelevanz
- Abschalten bei Motorstart
- Bei Start-Stop-Betrieb: Betrieb bei
Wiederstart und Segelphasen
- Bei stehendem Fahrzeug nur
Intervallbetrieb
- nur bei Zündschlüsselstellung II
aktiv

- Bei Intervallbetrieb des
Frontwischers Aktivierung in der
Intervallpause des Frontwischers
- Abgeschaltet bei Motorstart
- Bei Start-Stop-Betrieb: Betrieb bei
Wiederstart und Segelphasen nur
bei Zündstellung II aktiv

3. Heckscheibenheizung

4. Gebläse

- Integrierte Timerfunktion mit
automatischer Abschaltung nach 10
Minuten Betrieb
- Dimmen durch PWM-Ansteuerung
- Abschalten bei Motorstart
- Außentemperaturabhängige
Heizleistung und -dauer
- verzögertes Einschalten
- nur bei Zündschlüsselstellung II
aktiv
- bei Betrieb Anhebung der
Leerlaufdrehzahl
- Deaktivierung für Betrieb von
Kurzzeitverbrauchern

- Abschalten bei Motorstart
- verzögertes Einschalten
- Auswahl der zulässigen
Gebläsestufe nach Energievorrat
- PWM-Betrieb
- nur bei Zündschlüsselstellung II
aktiv

5. Standlicht/Abblendlicht

6. Blinker

- Standlicht bei Zündschlüsselstellung
I aktiv, sonst Abblendlicht

- Intelligentes Schalten
- nur bei Zündschlüsselstellung II

- Nach Anlassen autom. Umschalten von Standlicht zu Abblendlicht
- Intelligentes Schalten
- bei Motorstart von Abblendlicht auf Standlicht zurück schalten
- Bei Start-Stop-Betrieb: Betrieb bei Wiederstart und Segelphase

7. Fernlicht

- Ausschalten des Fernlichtes, wenn Abblendlicht ausgeschaltet wird
- Nebelscheinwerfer abschalten während der Einschaltdauer des Fernlichtes
- Intelligentes Schalten
- Bei Start-Stop-Betrieb: Betrieb bei Wiederstart und Segelphase
- nur bei Zündstellung II
- Anlasser verriegelt

8. Innenbeleuchtung

- Intelligentes Schalten möglich
- Selektives Einschalten der Leuchten in Abhängigkeit von der geöffneten Tür
- Begrenzung der Einschaltzeit bei Motorstillstand

9. Alarmanlage

- Deaktivierung im Fahrbetrieb

10. Telefon

- Energiewarnung in kritischer Situation

11. Radio

- Garantierung der Notfunktionen
- Abschalten bei Motorstart
- Leistungsreduzierung bei negativer Energiebilanz
- Zeitverzögertes Einschalten
- Bei Start-Stop-Betrieb: Betrieb:

12. Warnblinklicht

- Intelligentes Schalten möglich

Betrieb bei Wiederstart und
Segelphasen

5

13. Bremsleuchte

14. Signalhorn

10

- Wegen Sicherheitsrelevanz sofort
schalten

- Wegen Sicherheitsrelevanz sofort
schalten

15

15. Kontrolleuchten

16. Anlasser

20

- Wegen Sicherheitsrelevanz sofort
schalten

- X-Kontakt-Funktion
- nur bei Zündstellung II aktiv

25

17. Spritzdüsenheizung

18. Bordsteckdose

30

- Sicherheitsrelevanz: Dauerbetrieb
nötig
- Außentemperaturabhängige
Heizleistung
- nur bei Zündschlüsselstellung II
aktiv

- Abschalten bei Motorstart
- nur bei Zündstellung II aktiv
- Warnung bei Drehzahl 0
- Sensierung des Laststromes

35

19. GPS-Navigation

20. Klimaanlage

40

- Separate Notlaufstrategie, abhängig
von realisierten Funktionen wie z.B.
Notruf

- Leistungsanpassung an
Außentemperatur
- Abschalten bei Motorstart
- nur bei Zündstellung II aktiv

45

21. Stellmotoren

22. Rückfahrleuchte

50

- Betrifft: Fenster, Sitze,
Spiegelverstellungen, Schiebedach,

- sicherheitsrelevant, keine
Verzögerung

55

- 5
- Niveauregulierung etc. - nur bei Zündschlüsselstellung II
 - Verriegelung gegeneinander aktiv
 - Abschalten bei Motorstart
 - Stromsensierung durch Halbleiterschalter
 - 10 - Fenster/Schiebedach: Schließen von Motorschaltung
 - nur bei Zündschlüsselstellung II
 - 15 aktiv

23. Nebelscheinwerfer

24. Nebelschlußleuchte

- 20
- abgeschaltet bei aktiviertem Fernlicht
 - Ausschalten der Nebelscheinwerfer beim Deaktivieren des Abblendlichtes nur bei Zündschlüsselstellung II aktiv
 - 25 - Abschalten bei Motorstart
 - 30 - Nur bei aktivierten Nebelscheinwerfern
 - Ausschalten der Nebelschlußleuchte beim Deaktivieren des Abblendlichtes und der Nebelscheinwerfer
 - Hochdimmen beim Einschalten
 - nur bei Zündschlüsselstellung II aktiv
 - 35 - Abschalten bei Motorstart

25. Zentralverriegelung

26. Antennenverstärker

- 40
- Abschalten anderer Kurzzeit-Hochlast-Verbraucher (Stellmotoren s.o.) für die Schließzeit
 - sequentielles Schließen
 - 45 - 2-Stufen Öffnen: 1-nur Fahrertür, weiterdrehen des Schlüssels bewirkt erst das Öffnen der Zentralverriegelung
 - 50 - "weiches Schließen" durch
 - 55 - Abschalten bei deaktiviertem Radio
 - Abschalten bei Motorstart nur bei Zündschlüsselstellung II aktiv

intelligente Ansteuerung

6

27. Innenraumzusatzheizung

28. Komfortfunktionen

10

- Timerfunktion
- PWM-Ansteuerung in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur nur bei Zündschlüsselstellung II aktiv

- Umschalten zwischen Parkleuchte und Blinker je nach Zündschlüsselstellung
- Abblendlicht aktivieren bei Einschalten der Nebelscheinwerfer

15

20

29. Heizungen

30. Standheizung (explizit)

25

- Frontscheibe (evtl. unter 42 V), Außenspiegel, Sitz, Heckscheibenheizung, elektr. Innenraumzusatzheizung

- Timerfunktion
- Batteriebilanzbetrachtung für Wiederstartgarantie
- Abschalten bei Motorstart

30

- Timerfunktion
- abhängig von Außentemperatur
- Abschalten bei Motorstart

35

- Prioritäten untereinander
- PWM-Betrieb
- wechselndes Schalten der

40

- Heizungen
- bei Sitzheizung: Belegungserkennung

45

- nur bei Zündschlüsselstellung II aktiv

50

[0031] Unter dem Begriff "intelligentes Schalten", der in der vorstehenden Tabelle verwendet worden ist, ist ein sequentielles oder zeitverzögertes Schalten nach den angegebenen Schaltstrategien zu verstehen.

[0032] Weiterhin werden folgende Zündschlüsselstellungen unterschieden:

55

Stellung 0: Stromversorgung nur für Verbraucher, die unmittelbar an die Versorgungsbatterie angeschlossen sind und ständig betrieben werden müssen (beispielsweise Infrarot-Türöffnungssysteme).

Stellung I: Stromversorgung für nur einen Teil der Verbraucher, zum Beispiel das Radio durch Stecken des Zünd-

schlüssels.

Stellung II: Stromversorgung aller Verbraucher, Fahrbetrieb

5 Stellung III: Kurzzeitbetrieb: Starten des Motors durch Anlasserbetrieb, dann Rücksprung auf Stellung II

[0033] Die Einteilung der Verbraucher in Strategiegruppen und die nach der vorstehenden Tabelle festgelegten Steuer-
algorithmen werden im Speicher der zentralen Steuereinheit abgelegt und gleichzeitig der jeweils aktuelle Zustand
der elektrischen Verbraucher gespeichert. Unter Berücksichtigung der Steueralgorithmen können Schalteranforderungen
10 von übergeordneten Bedieneinheiten nach dem Zustand des Fahrzeuges und der entsprechenden Verbraucher unter
Berücksichtigung der Batterieladebilanz bewertet und durchgeführt bzw. abgelehnt werden. Durch die zentrale Spei-
cherung der Algorithmen ist es möglich, daß die Algorithmen aller Strategiegruppen gleichzeitig abgearbeitet werden
können, so daß die zur Verfügung stehende elektrische Energie optimal genutzt werden kann, wodurch gleichzeitig der
bestmögliche Komfort sichergestellt wird.

15 [0034] Nicht sicherheitsrelevante elektrische Verbraucher, die zeitgleich zu aktivieren sind, können zeitversetzt
geschaltet werden. In der zugehörigen Zeichnungsfigur ist ein Beispiel einer zeitversetzten Ansteuerung von zwei Sitz-
heizungen in Form eines Leistungs-/Zeitdiagrammes (P_{el}/t) dargestellt. Hierbei wird jede Sitzheizung durch PWM-
Ansteuerung in der Weise betrieben, daß die Ansteuerung der Sitzheizung 2 jeweils in den Tastlücken der Sitzheizung
1 erfolgt. Die impulsweise Ansteuerung der elektrischen Verbraucher (1, 2) erfolgt hier in der Tastlücke des jeweils
20 anderen Verbrauchers (1, 2). Damit wird es möglich, verschiedene Heizungen oder andere Verbraucher gleichzeitig zu
betreiben.

[0035] Damit lassen sich Stromspitzen im Bordnetz vermeiden, die infolge von Induktivitäten elektrischer Verbraucher
oder des NTC-Verhaltens ohmscher Verbraucher auftreten können. Damit lassen sich ebenfalls Spannungseinbrüche
vermeiden, und es wird eine Verbesserung der Batterieladebilanz erreicht.

25 [0036] Weiterhin werden alle elektrischen Verbraucher fahrzustandsabhängig geschaltet und bei Bedarf zeitweilig
oder ständig leistungsreduziert betrieben, soweit diese nicht sicherheitsrelevant sind. Damit wird ebenfalls eine Verbes-
serung der Batterieladebilanz erreicht und Strom- und Spannungsspitzen im Bordnetz vermieden. Damit kann eine
bedarfsgerechte Ansteuerung der Verbraucher und damit Strom- und Kraftstoffeinsparung aufgrund des Deaktivierens
unnötiger Verbraucher erreicht werden.

30 [0037] Darüber hinaus wird die Batterieladebilanz durch Bildung des momentanen Batterieladestromintegrals und
Messung der Bordnetzspannung ständig überwacht und die Batteriebelastungs- und Schalteranforderungshistorie im
Speicher der zentralen Steuereinheit gespeichert. Damit wird einerseits eine Verlängerung der Batteriebensdauer
erreicht, und andererseits die Widerstandsfähigkeit des Verbrennungsmotors gewährleistet. Extreme Spannungsein-
brüche lassen sich somit sofort erkennen, so daß für Notfälle Eingriffsmöglichkeiten festgelegt werden können.

35 [0038] Durch die Speicherung der Batteriebelastungs- und Schalteranforderungshistorie ist es außerdem möglich, eine
Wiederzuschaltung der elektrischen Verbraucher nach der gespeicherten Schalteranforderungshistorie vorzusehen, falls
dies möglich und sinnvoll ist.

Patentansprüche

- 40
1. Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher (1, 2) in einem Bordnetz eines Kraftfahrzeuges, bei dem die
Verbraucher (1, 2) in Gruppen verschiedener Prioritäten eingeteilt werden,
dadurch gekennzeichnet, daß
die Verbraucher (1, 2) zusätzlich nach festgelegten Steueralgorithmen eingeteilt werden und die Ansteuerung der
45 elektrischen Verbraucher (1, 2) nach einer Bewertung der Schalteranforderung übergeordneter Verbraucher
und Freigabe der Ansteuerung entsprechend der festgelegten Steueralgorithmen.
 2. Verfahren nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, daß
50 zumindest eine Gruppe der elektrischen Verbraucher (1, 2) durch pulswidenmodulierte Ansteuerung gleichzeitig
oder zeitversetzt angesteuert werden.
 3. Verfahren nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet, daß
55 wenigstens zwei elektrische Verbraucher (1, 2) zeitversetzt betrieben werden, indem einer der Verbraucher in der
Tastlücke der PWM-Ansteuerung des jeweils anderen elektrischen Verbrauchers (1, 2) angesteuert wird.
 4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3,

dadurch gekennzeichnet, daß elektrische Verbraucher (1, 2) durch die pulsweitenmodulierte Ansteuerung zeitgleich mit reduzierter Leistung betrieben werden.

- 5 5. Verfahren zur Ansteuerung elektrischer Verbraucher dadurch gekennzeichnet eine Kombination der Merkmale der Ansprüche 1 bis 4.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5
dadurch gekennzeichnet, daß
10 leistungsstarke elektrische Verbraucher (1, 2) zeitlich sequentiell getaktet in den Taktlücken gleichzeitig aktiver Verbraucher (1, 2) geschaltet werden.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet, daß
15 nicht sicherheitsrelevante elektrische Verbraucher (1, 2), die zeitgleich zu aktivieren sind, zeitversetzt geschaltet werden.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
dadurch gekennzeichnet, daß
20 die elektrischen Verbraucher (1, 2) fahrzustandsabhängig geschaltet werden und bei Bedarf zeitweilig oder ständig leistungsreduziert betrieben werden.
9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8,
dadurch gekennzeichnet, daß
25 die Batterieladebilanz durch Bildung des momentanen Batterieladestromintegrals und Messung der Bordnetzspannung ständig überwacht und die Batteriebelastungs- und Schaltanforderungshistorie im Speicher der zentralen Steuereinheit gespeichert wird.
10. Verfahren nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
30 bei negativer Batterieladebilanz ein Lastabwurf elektrischer nicht sicherheitsrelevanter Verbraucher (1, 2) entsprechend den festgelegten Steueralgorithmen und/oder Prioritäten erfolgt.
11. Verfahren nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet, daß
35 bei negativer Batterieladebilanz bis zu deren Ausgleich eine Anhebung der Leerlaufdrehzahl des Motors vorgenommen wird.
12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11,
dadurch gekennzeichnet, daß
40 für Situationen mit laufendem und nichtlaufendem Motor kritische Spannungsschwellen der Bordspannung vorgegeben werden und daß bei Unterschreiten der vorgegebenen Spannungsschwellen während einer vorgegebenen Zeitdauer ein vorübergehender Lastabwurf nicht unbedingt notwendiger Verbraucher (1, 2) nach den vorgegebenen Steueralgorithmen und/oder Priorität erfolgt.
45

50

55

